Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (drugi senat)

z dne 12. novembra 2015*

„Ničnostna tožba — Uredba (EU) št. 1316/2013 o vzpostavitvi Instrumenta za povezovanje Evrope — Projekti skupnega interesa, ki se nanašajo na ozemlje ene od držav članic — Odobritev navedene države — Podaljšanje železniškega tovornega koridorja — Pravna podlaga — Člena 171 PDEU in 172, drugi odstavek, PDEU“

V zadevi C-121/14,

zaradi ničnostne tožbe na podlagi člena 263 PDEU, vložene 12. marca 2014,

Združeno kraljestvo Velika Britanija in Severna Irska, ki ga zastopata M. Holt in L. Christie, agenta, skupaj z D. J. Rhee, barrister,

tožeča stranka,

proti

Evropskemu parlamentu, ki ga zastopata A. Troupiotis in M. Sammut, agenta,

Svetu Evropske unije, ki ga zastopata Z. Kupčová in E. Chatziioakeimidou, agentki,

toženi stranki,

ob intervenciji

Evropske komisije, ki jo zastopata J. Samnadda in J. Hottiaux, agentki,

intervenientka,

SODIŠČE (drugi senat),

v sestavi R. Silva de Lapuerta (poročevalka), predsednica prvega senata v funkciji predsednice drugega senata, J. L. da Cruz Vilaça, A. Arabadžiev, K. Likurgos in J.–C. Bonichot, sodniki,

generalni pravobranilec: Y. Bot,

sodni tajnik: A. Calot Escobar,

na podlagi pisnega postopka,

* Jezik postopka: angleščina.

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 3. septembra 2015

izreka naslednjo

Sodbo

1 Združeno kraljestvo Velika Britanija in Severna Irska s tožbo predlaga razglasitev ničnosti člena 29 in Priloge II k Uredbi (EU) št. 1316/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o vzpostavitvi Instrumenta za povezovanje Evrope, spremembi Uredbe (EU) št. 913/2010 in razveljavitvi uredb (ES) št. 680/2007 in (ES) št. 67/2010 (UL L 348, str. 129, v nadaljevanju: izpodbijani določbi).

Pravni okvir

Pravo Unije

Uredba (EU) št. 913/2010

2 Uredba (EU) št. 913/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. septembra 2010 o evropskem železniškem omrežju za konkurenčen tovorni promet (UL L 276, str. 22), ki temelji na členu 91 PDEU, določa pravila za vzpostavitev in organizacijo mednarodnih železniških koridorjev za konkurenčen tovorni promet. Določa tudi pravila za izbor, organizacijo in upravljanje tovornih koridorjev ter okvirno načrtovanje naložb, povezanih z njimi.

3 V skladu s členom 2(2)(a) Uredbe št. 913/2010 je „tovorni koridor“ opredeljen kot „vsak[a] določen[a] železniš k[a] prog[a], vključno s progami za železniške trajekte, na ozemlju držav članic ali med njimi in po potrebi v evropskih tretjih državah, ki povezujejo dva ali več terminalov vzdolž glavne prevozne smeri ter, kadar je to potrebno, obvozne poti in povezovalne odseke, vključno z železniško infrastrukturo in njeno opremo ter ustreznimi storitvami železniškega prometa […]“.

4 Poglavje II v Uredbi št. 913/2010 zajema pravila za določitev in upravljanje dveh skupin mednarodnih železniških tovornih koridorjev, začetnih in nadaljnjih koridorjev. V skladu s členom 3 te uredbe države članice, navedene v Prilogi, do v njej določenih datumov usposobijo za delovanje začetne tovorne koridorje, določene v tej prilogi, in o njihovi vzpostavitvi obvestijo Evropsko komisijo.

5 V Prilogi k navedeni uredbi, v različici pred spremembami, uvedenimi z Uredbo št. 1316/2013, je bil koridor št. 2 na seznamu začetnih tovornih koridorjev prikazan tako:

2.	NL, BE, LU, FR	Rotterdam–Antwerpen–Luxembourg–Metz–Dijon–Lyon/[Basel]	Do 10. novembra 2013

Uredba (EU) št. 1315/2013, kakor je bila spremenjena z Delegirano uredbo (EU) št. 473/2014

6 Z Uredbo (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU (UL L 348, str. 1), ki temelji na členu 172 PDEU in kakor je bila spremenjena z Delegirano uredbo Komisije (EU) št. 473/2014 z dne 17. januarja 2014 (UL L 136, str. 10, v nadaljevanju: Uredba št. 1315/2013), so uvedene smernice za razvoj vseevropskega prometnega omrežja z dvoplastno strukturo, ki jo

sestavljata celovito omrežje in jedrno omrežje, vzpostavljeno na podlagi celovitega omrežja. Ta uredba opredeljuje projekte skupnega interesa in določa zahteve, ki morajo biti izpolnjene pri upravljanju vseevropskega prometnega omrežja.

7 Člen 2 Uredbe št. 1315/2013 določa:

„1. Ta uredba se uporablja za vseevropsko prometno omrežje, kot je prikazano na zemljevidih v Prilogi I. Vseevropsko prometno omrežje obsega prometno infrastrukturo in telematske aplikacije, pa tudi ukrepe za spodbujanje učinkovitega upravljanja in uporabe te infrastrukture ter za omogočanje vzpostavitve in delovanja trajnostnih in učinkovitih prevoznih storitev.

2. Infrastrukturo vseevropskega prometnega omrežja sestavljajo infrastruktura za železniški promet, za promet po celinskih plovnih poteh, za cestni promet, za pomorski promet, za zračni promet in infrastruktura za multimodalni promet, kot je opredeljena v ustreznih oddelkih poglavja II.“

8 V skladu s členom 3(a) te uredbe „projekt skupnega interesa“ pomeni „vsak projekt, izveden v skladu z zahtevami in ob upoštevanju določb te uredbe“. V točki (d) navedenega člena je pojem „evropska dodana vrednost“ opredeljen kot vrednost projekta, ki poleg možne vrednosti, ki jo ima za samo zadevno državo članico, prispeva tudi k znatnemu izboljšanju prometnih povezav ali prometnih tokov med državami članicami, kar se kaže v večji učinkovitosti, trajnosti, konkurenčnosti ali koheziji.

9 Člen 7 navedene uredbe določa:

„1. Projekti skupnega interesa prispevajo k razvoju vseevropskega prometnega omrežja z vzpostavitvijo nove prometne infrastrukture, obnovo in nadgradnjo obstoječe prometne infrastrukture ter z ukrepi za spodbujanje z viri gospodarne uporabe omrežja.

2. Projekt skupnega interesa:

(a) prispeva k ciljem, ki izhajajo iz najmanj dveh od štirih kategorij iz člena 4;

(b) izpolnjuje zahteve iz poglavja II, če se nanaša na jedrno omrežje, pa tudi iz poglavja III;

(c) je ekonomsko izvedljiv na podlagi socialno-ekonomske analize stroškov in koristi;

(d) izkazuje evropsko dodano vrednost.

3. Projekt skupnega interesa lahko obsega celotni cikel, vključno s študijami izvedljivosti in postopki pridobivanja dovoljenj, izvajanjem in ocenjevanjem.

[…]“

10 V skladu s členom 32(a) Uredbe št. 1315/2013, ki je v Poglavju II k tej uredbi, so države članice zlasti pozorne na projekte skupnega interesa, ki zagotavljajo učinkovite storitve tovornega prometa, ki uporabljajo infrastrukturo celovitega omrežja in hkrati prispevajo k zmanjšanju emisij ogljikovega dioksida in drugih negativnih vplivov na okolje ter katerih cilj je izboljšanje trajnostne uporabe prometne infrastrukture, vključno z njenim učinkovitim upravljanjem.

Uredba št. 1316/2013

11 Uredba št. 1316/2013, ki temelji na členu 172 PDEU, določa pogoje, metode in postopke za zagotavljanje finančne pomoči Unije za vseevropska omrežja, da se podprejo projekti skupnega interesa v sektorjih prometne, telekomunikacijske in energetske infrastrukture.

12 V skladu s členom 2, točka 1, te uredbe „projekt skupnega interesa“ pomeni med drugim projekt, opredeljen v Uredbi št. 1315/2013.

13 Člen 29 navedene uredbe določa:

„Uredba (EU) št. 913/2010 se spremeni:

Priloga k Uredbi (EU) št. 913/2010 se nadomesti z besedilom Priloge II k tej uredbi. Posledično se za revidirane koridorje za železniški tovorni promet še naprej uporabljajo določbe Uredbe (EU) št. 913/2010.“

14 V navedeni prilogi II, naslovljeni „Seznam začetnih tovornih koridorjev“, je železniški tovorni koridor Severno morje–Sredozemlje opisan tako:

	Države članice	Glavne poti	Vzpostavitev tovornih koridorjev
„Severno morje–Sredozemlje“	NL, BE, LU, FR, UK(+)	Glasgow(*)/Edinburgh(*)/ Southampton(*)/Felixstowe (*)–London (+)/Dunkerque (+)/Lille(+)/Liège (+)/Paris/Amsterdam (+)–Rotterdam–Zeebrugge (+)/Antwerpen–[Luxembourg]–Metz–Dijon–Lyon/[Basel]–Marseille (+)	do 10. novembra 2013

Predlogi strank in postopek pred Sodiščem

15 Združeno kraljestvo Sodišču predlaga, naj:

— izpodbijani določbi razglasi za nični v delu, v katerem koridor št. 2 iz Priloge k Uredbi št. 913/2010, ki je v Uredbi št. 1316/2013 postal koridor Severno morje–Sredozemlje, razširjata naprej od Londona, ter

— Evropskemu parlamentu in Svetu Evropske unije naloži plačilo stroškov.

16 Parlament in Svet Sodišču predlagata, naj:

— tožbo zavrne in

— Združenemu kraljestvu naloži plačilo stroškov.

17 Komisiji je bila s sklepom predsednika Sodišča z dne 24. julija 2014 dovoljena intervencija v podporo predlogom Parlamenta in Sveta.

Tožba

Dopustnost

18 Združeno kraljestvo meni, da se izpodbijani določbi razlikujeta od preostalega dela Uredbe št. 1316/2013 in ju je mogoče od njega ločiti.

19 Parlament, Svet in Komisija se strinjajo, da je predlog za razglasitev delne ničnosti, ki ga je vložilo Združeno kraljestvo, dopusten.

20 Iz ustaljene sodne prakse Sodišča je razvidno, da je razglasitev delne ničnosti akta Unije mogoča samo takrat, kadar je elemente, katerih ničnost se zahteva, mogoče ločiti od preostalega akta (glej sodbi Komisija/Svet, C–29/99, EU:C:2002:734, točka 45, in Nemčija/Komisija, C–239/01, EU:C:2003:514, točka 33). V zvezi s tem je Sodišče že večkrat presodilo, da tej zahtevi po ločljivosti ne bi bilo zadoščeno, če bi bila posledica delne ničnosti akta ta, da bi bilo spremenjeno njegovo bistvo (glej sodbo Komisija/Parlament in Svet, C–427/12, EU:C:2014:170, točka 16 in navedena sodna praksa).

21 Za preverjanje ločljivosti elementov akta Unije je potrebna preučitev obsega navedenih elementov, da bi bilo mogoče presoditi, ali bi razglasitev njihove ničnosti spremenila smisel in vsebino tega akta (glej sodbo Komisija/Estonija, C–505/09 P, EU:C:2012:179, točka 112 in navedena sodna praksa).

22 V obravnavanem primeru je treba ugotoviti, da se cilja izpodbijanih določb razlikujeta od cilja, ki se mu sledi s preostalimi določbami Uredbe št. 1316/2013 in njene priloge.

23 Zakonodajalec Unije namreč z Uredbo št. 1316/2013 želi z vzpostavitvijo mehanizma povezovanja olajšati in pospešiti povezovanje omrežij v Evropi tako v prometnem kot tudi v telekomunikacijskem in energetskem sektorju. Cilj vzpostavljenega mehanizma je spodbujanje naložb na področju vseevropskih omrežij. Za to določa zlasti pogoje, metode in postopke za dodelitev finančne pomoči Unije za navedena omrežja.

24 Izpodbijani določbi pa sta drugačni, ker se nanašata le na razmejitev začetnih železniških tovornih koridorjev, določenih z Uredbo št. 913/2010. Torej ju je mogoče ločiti od preostalega dela Uredbe št. 1316/2013, čeprav je njuno zakonitost mogoče preučiti ločeno.

25 V teh okoliščinah, ker se z razglasitvijo ničnosti teh določb v ničemer ne spremeni vsebina Uredbe št. 1316/2013, je tožba Združenega kraljestva za razglasitev delne ničnosti teh določb dopustna.

Vsebinska presoja

Trditve strank

26 Združeno kraljestvo s tožbenima razlogoma, ki ju je treba preučiti skupaj, trdi, da:

— je namen razširitev začetnih tovornih koridorjev, kot izhaja iz člena 29 Uredbe št. 1316/2013, uresničitev ciljev iz člena 170 PDEU, v povezavi z vseevropsko prometno politiko. Ker so členi od 170 PDEU do 172 PDEU za take ukrepe posebne določbe, se lahko sprejmejo le na podlagi teh določb;

— so razširitve začetnih tovornih koridorjev, kot izhaja iz člena 29 Uredbe št. 1316/2013, „projekti skupnega interesa“ v smislu člena 171(1) PDEU in se nanašajo na ozemlje vsake države članice, katere sodelovanje pri njihovi vzpostavitvi je potrebno. Zato so bile razširitve v delu, v katerem se nanašajo na Združeno kraljestvo, sprejete v nasprotju z zahtevo po odobritvi zadevne države članice na podlagi člena 172, drugi odstavek, PDEU.

27 Združeno kraljestvo na začetku meni, da se v tej zadevi postavlja vprašanje, ali izpodbijani določbi, gledano v celoti, pomenita pretežno ukrepe „omrežij“, drugače od ukrepa „skupne politike omrežij/enotnega trga“. Namen Uredbe št. 913/2010 naj bi bil prispevati k razvoju konkurenčnega sistema železniškega tovornega prometa in slediti ciljem, določenim v členu 91 PDEU. Sprememba seznama začetnih železniških tovornih koridorjev, ki je v Prilogi k tej uredbi, pa naj bi temeljila le na politiki Unije v zvezi z vseevropskimi prometnimi omrežji.

28 Združeno kraljestvo navaja, da so razširitve začetnih železniških tovornih koridorjev, kot izhaja iz člena 29 Uredbe št. 1316/2013, bistvene za vzpostavitev navedenih omrežij. Te razširitve naj bi bile torej namenjene uresničitvi ciljev iz člena 170 PDEU, katerega namen je vzpostavitev in razvoj vseevropskih omrežij, na primer v prometnem sektorju, za spodbujanje medsebojnega povezovanja in interoperabilnosti nacionalnih omrežij ter dostopa do njih. Razširitve železniških tovornih koridorjev naj bi bile del teh ciljev. Zato naj bi bilo treba izpodbijani določbi sprejeti na podlagi členov 171 PDEU in 172 PDEU.

29 Združeno kraljestvo meni, da ker je s tema določbama koridor Severno morje–Sredozemlje označen kot eden od začetnih tovornih koridorjev, njegova razširitev pomeni „projekt skupnega interesa“ v smislu členov 171 PDEU in 172 PDEU. Tak projekt naj bi namreč temeljil na socialno-ekonomski analizi stroškov in koristi, kot je določeno v členu 7(2)(c) Uredbe št. 1315/2016.

30 Združeno kraljestvo podrobno navaja, da postopek, ki ga Uredba št. 913/2010 določa v zvezi z izborom dodatnih tovornih koridorjev, upošteva vprašanje, ali je z vzpostavitvijo takih koridorjev zadevni državi članici naloženo nesorazmerno breme s tem, ko prizna, da država članica ni zavezana sodelovati, če ima železniško omrežje, pri katerem se tirna širina razlikuje od tiste v glavnem železniškem omrežju Unije.

31 Združeno kraljestvo navaja, da to, da so koridorji jedrnega omrežja instrument, ki omogoča lažje usklajeno vzpostavljanje jedrnega omrežja, v skladu s členom 42 Uredbe št. 1315/2013 in da ne zahtevajo uvedbe nove infrastrukture, ne izključuje njihove opredelitve kot „projekti skupnega interesa“.

32 Združeno kraljestvo meni, da so razširitve začetnih tovornih koridorjev, določenih v izpodbijanih določbah, vsekakor „projekti skupnega interesa“ v smislu členov 171(1) PDEU in 172, drugi odstavek, PDEU, ki se nanašajo na ozemlje države članice, ki je zavezana sodelovati pri njihovem vzpostavljanju. Iz tega naj bi sledilo, da so bile razširitve teh koridorjev v delu, v katerem se nanašajo na Združeno kraljestvo, sprejete v nasprotju z zahtevo po odobritvi zadevne države članice, ki je določena v členu 172, drugi odstavek, PDEU.

33 Parlament navaja, da so cilj ter glavni in prevladujoči sestavni del Uredbe št. 1316/2013 zagotavljanje finančne pomoči Unije za vseevropska omrežja, kot je navedeno v členu 1 te uredbe. Z izpodbijanima določbama naj bi se sledilo le cilju, ki je pomožen temu cilju, to je spremembi Uredbe št. 913/2010, da bi se seznam začetnih tovornih koridorjev uskladil s koridorji jedrnega omrežja. Zato naj bi Uredba št. 1316/2013 pravilno temeljila zgolj na členu 172 PDEU, čeprav določa spremembo Uredbe št. 913/2010, ki bi – če bi bila predmet ločenega akta – temeljila na členu 91 PDEU.

34 Parlament meni, da vsakega ukrepa, s katerim se olajša uporaba obstoječe infrastrukture, ni mogoče opredeliti kot „projekt skupnega interesa“. V kontekstu člena 172 PDEU naj izraza „projekt“ ne bi bilo mogoče razumeti, kot da zajema čista orodja za usklajevanje, da bi se zagotovili hitri odgovori kandidatom, ki želijo uporabljati neko vlakovno pot.

35 Parlament na podlagi tega sklepa, da zakonodajalec Unije, ker v obravnavanem primeru ne gre za „projekt skupnega interesa“ v smislu členov 171 PDEU in 172 PDEU, ni bil zavezan pridobiti odobritve Združenega kraljestva na podlagi drugega odstavka člena 172 PDEU.

36 Svet trdi, da Združeno kraljestvo ni dokazalo, da je namen razširitev začetnih železniških tovornih koridorjev uresničitev ciljev Uredbe št. 1315/2013. Razširitve železniških tovornih koridorjev Severno morje–Sredozemlje prek Londona naj ne bi pomenile „projektov skupnega interesa“ v smislu členov 171 PDEU in 172 PDEU. Zato naj ne bi bilo treba sprejeti soglasja Združenega kraljestva v skladu z drugim odstavkom člena 172 PDEU.

37 Svet trdi, da lahko zakonodajalec Unije spremeni seznam začetnih železniških tovornih koridorjev s tem, da uporabi enak postopek, kot je ta, ki je bil uporabljen pred tem, če to šteje za primerno ali celo nujno za zagotovitev usklajenosti železniških tovornih koridorjev s koridorji jedrnega omrežja. Zakonodajalec Unije naj bi v okviru spremembe seznama začetnih železniških tovornih koridorjev v opombah (+) in (*) v Prilogi II k Uredbi št. 1316/2013 nameraval za uvedbo začetnih železniških tovornih koridorjev uporabiti postopek, uporabljen za uvedbo nadaljnjih železniških tovornih koridorjev s tem, da je za spremembe začetnih železniških tovornih koridorjev predpisal tržne študije in za njihovo vzpostavitev določil prehodno obdobje.

38 Svet opozarja, da v Uredbi št. 913/2010 ni niti smernic v zvezi z vseevropskimi omrežji niti opredelitve projektov skupnega interesa. Ta uredba naj bi se v celoti uvrščala v okvir prometne politike in z njo naj bi bili železniški tovorni koridorji opredeljeni kot orodje za usklajevanje in upravljanje obstoječih železniških prog.

39 Komisija meni, da izpodbijani določbi ne spadata na stvarno področje uporabe Uredbe št. 1316/2013. Ti določbi naj bi pomenili spremembo Uredbe št. 913/2010, katere pravna podlaga je člen 91 PDEU. Kot taki naj bi izpodbijani določbi še naprej urejala Uredba št. 913/2010.

40 Komisija navaja, da se z začetnimi železniškimi tovornimi koridorji iz izpodbijanih določb ne sledi ciljem iz člena 170 PDEU in jih tudi ni mogoče šteti za „projekte skupnega interesa“ v smislu tega člena. Glavni cilj in vsebina Uredbe št. 1316/2013 naj bi se nanašala na podporo projektom skupnega interesa, določenim v Uredbi št. 1315/2013.

41 Komisija poudarja, da je glavni namen Uredbe št. 913/2010 izvajanje prometne politike. V njej naj bi bila opredeljena podrobna pravila za vzpostavitev in organizacijo železniških tovornih koridorjev ter pravila za izbor, organizacijo in upravljanje železniških tovornih koridorjev ter okvirno načrtovanje naložb za te koridorje. Določbe v zvezi z železniškimi tovornimi koridorji naj bi bile torej v glavnem orodja za usklajevanje in upravljanje, da bi železniške tovorne storitve delovale učinkovito in bile konkurenčnejše.

Presoja Sodišča

42 Združeno kraljestvo z argumentacijo, ki jo navaja v podporo tožbenima razlogoma, v bistvu trdi, da zadevna razširitev železniškega tovornega koridorja, predvidena z izpodbijanima določbama, pomeni projekt skupnega interesa v smislu členov 171(1), tretja alinea, PDEU in 172, drugi odstavek, PDEU, v povezavi s členom 170 PDEU. Ker se ta razširitev nanaša na ozemlje navedene države članice, bi morala biti sprejeta z odobritvijo te države v skladu s členom 172, drugi odstavek, PDEU.

43 Poudariti je treba, da pojem „projekt skupnega interesa“, ki je v navedenih določbah, v Pogodbi DEU ni opredeljen.

44 Prvič, iz člena 171(1), prva in tretja alinea, PDEU je namreč razvidno, da Unija, da bi dosegli cilje iz člena 170 PDEU, pripravi smernice, v katerih se opredelijo projekti skupnega interesa, Unija pa lahko te projekte podpira. Drugič, v skladu s členom 172, prvi odstavek, PDEU navedene smernice sprejmeta Parlament in Svet po rednem zakonodajnem postopku ter po posvetovanju z Evropskim ekonomsko-socialnim odborom in Odborom regij Evropske unije.

45 Iz tega sledi, da morata ti instituciji Unije sprejeti smernice in torej določiti projekte skupnega interesa v zvezi z vzpostavitvijo in razvojem vseevropskih omrežij v sektorjih prometne, telekomunikacijske in energetske infrastrukture iz člena 170(1) PDEU.

46 Ker gre v obravnavanem primeru za prometne infrastrukture, je treba ugotoviti, da sta Parlament in Svet s tem, da sta sprejela Uredbo št. 1315/2013, s katero so uvedene smernice za razvoj vseevropskega prometnega omrežja z dvoplastno strukturo, ki jo sestavljata celovito omrežje in jedrno omrežje, izvajala pristojnost, ki jima je podeljena s temi določbami. Ta uredba za ta namen opredeljuje projekte skupnega interesa kot glavni instrument za izvedbo tega vseevropskega omrežja.

47 V skladu s členom 3(a) Uredbe št. 1315/2013 je treba „projekt skupnega interesa“ razumeti kot vsak projekt, izveden v skladu z zahtevami in ob upoštevanju določb te uredbe. Ta pojem je podrobneje razložen v členu 7 te uredbe ter izrecno omenjen v uvodnih izjavah 9 in od 19 do 33 te uredbe.

48 V zvezi s tem je iz teh elementov razvidno, da „[p]rojekti skupnega interesa prispevajo k razvoju vseevropskega prometnega omrežja z vzpostavitvijo nove prometne infrastrukture, obnovo in nadgradnjo obstoječe prometne infrastrukture“. V njih je natančno določeno, da morajo biti taki projekti zlasti ekonomsko izvedljivi na podlagi socialno-ekonomske analize stroškov in koristi ter izkazovati „evropsko dodano vrednost“.

49 Poleg tega je navedeni pojem „evropska dodana vrednost“ v členu 3(d) Uredbe št. 1315/2013 opredeljen kot „vrednost projekta, ki poleg možne vrednosti, ki jo ima za samo zadevno državo članico, prispeva tudi k znatnemu izboljšanju prometnih povezav ali prometnih tokov med državami članicami, kar se kaže v večji učinkovitosti, trajnosti, konkurenčnosti ali koheziji“.

50 Inovativnost in horizontalnost projektov skupnega interesa sta potrjeni v členu 32(a) Uredbe št. 1315/2013, ki se nanaša na prispevanje takih projektov k zmanjšanju emisij ogljikovega dioksida in drugih negativnih vplivov na okolje ter izboljšanje trajnostne uporabe prometne infrastrukture, kar je njihov cilj.

51 Poleg tega je v skladu s ciljem prispevanja k vzpostavitvi in razvoju vseevropskih omrežij v sektorju prometnih infrastruktur, določenem v členu 170(1) PDEU, iz uvodne izjave 8 te uredbe razvidno, da je treba z vseevropskim prometnim omrežjem vzpostaviti novo prometno infrastrukturo, obnoviti in nadgraditi obstoječo infrastrukturo ter sprejeti ukrepe za spodbujanje z viri gospodarne uporabe infrastrukture.

52 Čeprav je res, da priznanje ukrepa kot projekta skupnega interesa ne zahteva uvedbe nove prometne infrastrukture, pa mora tak projekt vključevati naložbo, katere namen je vsaj obnoviti in nadgraditi obstoječo infrastrukturo, da bi postala učinkovitejša in boljša, kot je razvidno med drugim iz člena 7 Uredbe št. 1315/2013.

53 Nazadnje, iz člena 48(1) Uredbe št. 1315/2013, ki določa le „ustrezno usklajevanje med koridorji jedrnega omrežja in tovornimi koridorji“, je razvidno, da sta Parlament in Svet ob izvajanju pooblastila, ki jima je podeljeno s členoma 171(1) PDEU in 172, prvi odstavek, PDEU, menila, da železniški tovorni koridorji ne spadajo pod projekte skupnega interesa, ki so opredeljeni s to uredbo.

54 V teh okoliščinah Združeno kraljestvo torej ni moglo zatrjevati, da je bil z izpodbijanima določbama vzpostavljen projekt skupnega interesa.

55 Uredba št. 913/2010 zlasti ne določa – niti za obstoječe železniške tovorne koridorje – da jih je treba razviti kot infrastrukturne projekte. Gospodarski subjekti imajo namreč na voljo številna orodja za upravljanje teh koridorjev, da bi lahko učinkoviteje uporabili zadevne tire in s tem izboljšali delovanje železniškega prometa. Namen vzpostavitve teh koridorjev je tako zagotavljanje boljše koordinacije prometa na nekaterih železniških progah v skladu z načeli za upravljanje, določenimi v Uredbi št. 913/2010.

56 V zvezi s tem je namen člena 8 te uredbe in določb Poglavja IV s koordinacijo upravljavcev omrežij vzpostaviti poenostavljeno dodelitev železniških tovornih koridorjev s sistemom „vse na enem mestu“, ki gospodarskim subjektom zagotavlja odgovore na njihove prošnje za uporabo navedenih koridorjev, pri tem pa se zmanjša s tem povezano upravno breme.

57 Ta cilj racionalizacije dodelitve prometnih zmogljivosti teh koridorjev je potrjen z uvedbo organov za upravljanje, ki so pristojni za usklajevanje upravljanja železniškega prometa na vsakem tovornem koridorju.

58 Nasprotno, pojem „projekt skupnega interesa“ v smislu členov 171(1) PDEU in 172, drugi odstavek, PDEU zajema projekte, ki presegajo fazo zgolj mehanizma za usklajevanje prometa in ki zajemajo strukturno kakovostno izboljšanje začetnega železniškega tovornega koridorja.

59 Tako ni v primeru izpodbijanih določb, ki določata le prilagoditev zadevnega železniškega tovornega koridorja koridorju jedrnega omrežja, saj je njegovo vzpostavitev z Uredbo št. 913/2010 poleg tega odobrilo Združeno kraljestvo. Ne spadata torej pod pojem „projekt skupnega interesa“ v smislu členov 171(1) PDEU in 172, drugi odstavek, PDEU.

60 Iz vseh zgoraj navedenih elementov sledi, da je treba pojem „projekt skupnega interesa“ v smislu navedenih določb Pogodbe DEU razlagati tako, da se ne uporablja za projekt, s katerim se zgolj podaljšuje obstoječi železniški tovorni koridor.

61 Zato prvi pogoj v zvezi z obstojem projekta skupnega interesa, določen v členu 172, drugi odstavek, PDEU, ni izpolnjen.

62 Ker sta pogoja kumulativna, ni treba preučiti drugega, ki je določen v členu 172, drugi odstavek, PDEU, v skladu s katerim projekt skupnega interesa, ki se nanaša na ozemlje države članice, zahteva odobritev zadevne države članice.

63 Zato je treba oba tožbena razloga, ki ju navaja Združeno kraljestvo, zavrniti.

64 Na podlagi vsega navedenega je treba tožbo zavrniti.

Stroški

65 V skladu s členom 138(1) Poslovnika Sodišča se plačilo stroškov na predlog naloži neuspeli stranki. Parlament in Svet sta predlagala, naj se Združenemu kraljestvu naloži plačilo stroškov, in ker to s tožbenimi razlogi ni uspelo, se mu naloži plačilo stroškov. V skladu s členom 140(1) tega poslovnika Komisija nosi svoje stroške.

Iz teh razlogov je Sodišče (drugi senat) razsodilo:

1. **Tožba se zavrne.**

2. **Združenemu kraljestvu Velika Britanija in Severna Irska se poleg plačila svojih stroškov naloži plačilo stroškov Evropskega parlamenta in Sveta Evropske unije.**

3. **Evropska komisija nosi svoje stroške.**

Podpisi